



## ГЛОБАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА КИТАЯ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

**Мирсадыков Шохрух Бахромович**

Студент университета Мировой Экономики и Дипломатии Ташкент,  
Узбекистан. mirsadikovshoxrux@gmail.com +998900233224

**Аннотация:** Данная статья рассматривает цели, задачи, а также маршрут проекта «Один пояс – Один путь». Проект представляет собой большой план развития инфраструктуры и экономическое сотрудничество между Китаем и другими странами Азии, Африки и Европы. По сравнению с другими источниками эта статья отличается тем, что здесь также рассмотрены примеры и случаи когда Китай воспользовавшись ситуацией, извлекли максимальную выгоду, потому что страна, в которую они вложились, не смогли выплатить долг. Несмотря на это в статье делается вывод о том, что проект «Один пояс – Один путь» может способствовать экономическому развитию в разных регионах мира, но также имеется риск того что у КНР будет сильное влияния и некоторые страны могут быть зависимы от Китая.

**Ключевые слова:** Китайская Народная Республика (КНР), «Один пояс – один путь» (ОПОП), проект, Шелковый и морской путь, экономика, инициатива, China Ocean Shipping Company (COSCO)

**Abstract:** This article examines the goals, objectives, as well as the route of the “One Belt – One Road” project. The project represents a major plan for infrastructure development and economic cooperation between China and other countries in Asia, Africa and Europe. Compared to other sources, this article differs in that it also looks at examples and cases where China, taking advantage of the situation, extracted the maximum benefit because the country in which they invested was unable to pay off the debt. Despite this, the article concludes that the “One Belt – One Road” project can contribute to economic development in different regions of the world, but there is also a risk that the PRC will have strong influence, and some countries may be dependent on China.

**Key words:** People's Republic of China (PRC), One Belt, One Road (OBOR), project, Silk and Sea Road, economy, initiative, China Ocean Shipping Company (COSCO)

### ВВЕДЕНИЕ

Проект «Один пояс – один путь»

КНР по своей инициативе названной «Один пояс один путь» (ОПОП) проект стоимостью в 1трлн \$ направлен на создание новых торговых, экономических путей и бизнес проектов вместе с другими странами включая страны Азии, Африки и Европы. Благодаря этому осуществляются важные инфраструктурные планы и проекты в стратегических важных странах. Проект Китая был выдвинут



в далеком 2013 году по инициативе Си Цзиньпина и за это время для Китая этот проект стал приоритетным для дальнейшего развития. Сама идея проекта «Один пояс один путь» основывается на историческом понятии Шелкового пути, который являлся торговым путем между Китаем и Западом на протяжении нескольких веков. Этот стратегически важный торговый путь играл ключевую роль в обмене товаров, ценностей, идеями и культурой между различными народами и регионами по всему миру.

На сегодняшний день существует так же морской шелковый путь, но главная цель проекта в том, чтобы создать и укрепить экономические, дипломатические и торговые отношения между Китаем и другими крупными странами. Основой этого проекта являются наземные и морские пути, которые способствуют развитию торговли, отношений, инфраструктуры и культуры.

«Один пояс один путь» - включает в себя масштабный проект, который играет ключевую роль в развитии экономики и политики не только в Китае, но и в странах, которые принимают участие в этом проекте.

Данный проект, включает в себя сотрудничество, открытость и стремление к развитию, уважение к суверенитету и территориальной целостности других стран, которые так же включены в проект ОПОП. КНР пытается создать «новый шелковый путь», который будет основан на взаимопонимании, сотрудничестве и развитии, а не на власти и военной мощи.

Стоит подметить, ОПОП занимается строительством мостов, трубопроводов, новых дорог и других немало важных инфраструктурных задач соединяющих Китай с другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Проект имеет значительное влияние для КНР по нескольким причинам. Во-первых, проект помогает Китаю укрепить, а так же расширить свое влияние в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Во-вторых, он помогает Китаю снизить собственные торговые издержки и значительно увеличить эффективность своей экономики в разных сферах. В-третьих, создание новых рабочих мест и вакансий, тем самым стимулируя в стране экономический рост.

Что касается названия, то официально в китайских источниках и в документах основным названием используется следующее: «丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路», то есть на русский язык переводиться как «Экономический пояс Шёлкового пути и Морской Шёлковый путь XXI века». К дополнению к этому главному названию есть так же сокращенное название, которое выглядит следующим образом «一带一路», эта надпись переводится так: «Один пояс – один путь». Впервые инициатива была предложена 7 сентября 2013 г. Генеральным секретарём Центрального Комитета Коммунистической партии Китая (ЦК КПК) Си Цзиньпином во время его визита в Казахстан. Другое упоминание об этой инициативе датируется 3 октября 2013 года, когда Си Цзиньпин выступал в



Совете народных представителей Индонезии с речью о совместном построении сообщества общей судьбы КНР.

### Методология и результаты

Главной целью создания проекта «Один пояс – один путь» было создание торгово-экономических путей со странами западной Европы, Средней Азии, Африки и другие регионы которые находятся на пути древнего «Шелкового пути».

Как официально заявил министр иностранных дел Китая Ван И в своем выступлении высокий уровень сотрудничества по инициативе "«Один пояс – один путь» будет стратегической мерой для стимулирования мировой экономики, важной платформой для углубления международного сотрудничества и инновационной практики Китая реализовать концепцию взаимовыгодного сотрудничества," - сказал Ван И на международном форуме 3 декабря 2016 года.<sup>1</sup> [2]. Вдобавок, есть еще один документ для таких суждений, например «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века» который был опубликован в далеком 2015 году со стороны Госкомитета по делам развития и реформ Китая, Министерством иностранных дел и коммерции КНР. В этом документе в основном подчеркиваются положительные аспекты создания и развития этого проекта, включая интеграцию новых товаров, рост экономики, а также принципы, концепции, приоритеты и механизмы сотрудничества, соответственно открытость и постоянная активность Китая в этой инициативе.<sup>2</sup> [4]. Однако всегда существует обратная сторона монеты и в этом же случае есть работа автора Александра Лосева. В своей работе он подчеркивает проблему и предполагает о том, что Китай создает этот проект, чтобы иметь больше влияния на мировом экономическом рынке. Однако их система выдачи кредитов тоже сильно отличается, потому что они берут часть собственности взамен на помощь или же вложение с условием того что в этом проекте буду задействованы специалисты из Китая и китайские компании.<sup>3</sup> [7]. Так почему же КНР так целенаправленно и активно развивает свой проект ОПОП? Прежде всего, существуют внутренние и внешние причины, из-за которых они решили продвигать данный проект. В первую очередь разберем внутренние причины. Как сообщают в источниках, к концу первого десятилетия XXI века КНР столкнулся сразу с несколькими серьезными проблемами, к которым нужен был особый подход.

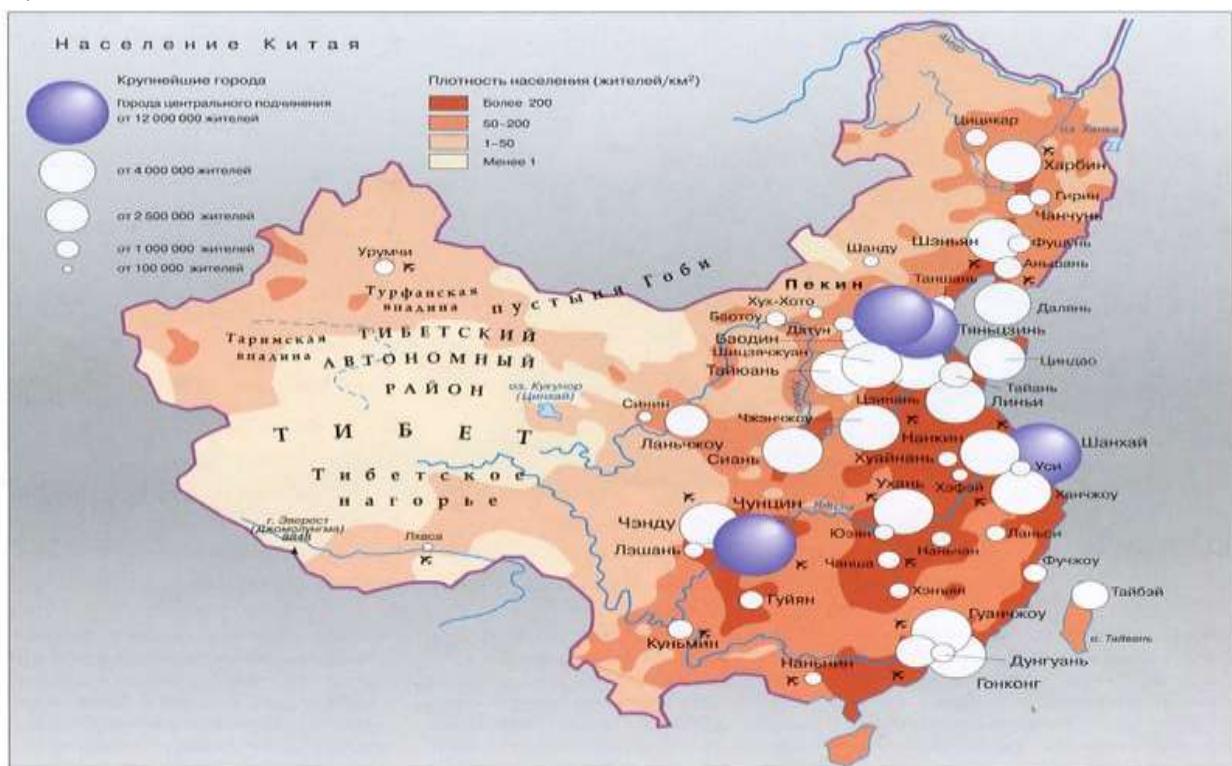
<sup>1</sup> Инициатива Китая "Один пояс – Один путь" будет дополнительно конкретизирована в 2017 году. – 2016. – режим доступа: <http://asiarussia.ru/news/14695/>. – Дата обращения: 07.12.2023.

<sup>2</sup> «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века». – 2015. – режим доступа: [http://www.riatr.ru/2015/3/Russia\\_and\\_ATR\\_2015-3\\_255-270.pdf](http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf). – Дата обращения: 13.12.2023.

<sup>3</sup> КНР добивается своих целей с помощью «долговых ловушек» — The Strategist. – 2017. – режим доступа: <https://regnum.ru/article/2230426>. – Дата обращения: 29.12.2023.



Эти проблемы по большей части были связанными с экстенсивной моделью экономического развития, ключевыми из которых считаются неравномерность развития западных и восточных областей Китая, а также появление значительных избыточных производственных мощностей в стране. Лидеры КНР и КПК во главе с Ху Цзиньтао несколько раз упоминали проблемы о неравномерном развитии и избыточных мощностях. Это все возникло из-за того что власти Китая делали большой упор на развитие приморских регионов, в добавок к этому, все иностранные инвестиции так же были вложены в восточные регионы. Соответственно, в этом регионе были открыты экономические зоны, были созданы специальные льготы местным компаниям. В результате восточные регионы сделали большой экономический рывок, в то время как западные регионы все больше отставали в развитии. Вся эта ситуация вызвало недовольство со стороны народа, а государство было обеспокоено ситуацией.



Восточное побережье Китая — наиболее развитая часть страны, именно здесь сосредоточены самые современные предприятия и построены города с многомиллионным населением.  
Здесь же живет и большая часть граждан страны.

Для выравнивания ситуации в стране лидер Ху Цзиньтао решил так же ввести различные льготы и субсидии для помощи отсталым районам. Но эти реформы не смогли существенно поменять ситуацию в стране, в результате чего привели к обострению выше упомянутой проблемы избыточных мощностей.

Инициатива нынешнего руководства Китая нацелена на уменьшения давления избыточных мощностей внутри страны, в тоже время, способствуя развитию западных областей страны (в экономический пояс Шелкового пути включены двенадцать западных провинций и автономных районов страны, на



долю которых приходится 72% территории КНР и 84% протяженности границ Китая). Таким образом «Один пояс, один путь» будет постепенно решать проблему с неравномерным региональным развитием за счет привлечения и активного участия западных районов в развитии мировой экономике и зачет строительства новых транспортных коридоров западная часть может спокойно выйти на мировой рынок. В стратегии «выхода за рубеж» Госсовет КНР в декабре 2016 года утвердил программу экономического развития западных регионов страны на период 2016 – 2020 гг., призванный обеспечить их выход на уровень «общества умеренного процветания».

Перейдем теперь к внешним причинам, первая и самая важная причина заключается в том, что Китаю не обходим крупный рынок сбыта для своей продукции и расширение поставок в разные страны мира. Вторая причина Китай пытается воссоздать ситуацию, когда все больше стран будут зависимы от КНР как в экономическом плане, а так же в других сферах. Многим уже понятно то, что проект «Один пояс, один путь» является основным оружием борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок, а также является ответом КНР в глобальном противостоянии против США.<sup>4</sup> [5]

Следующий немало важный вопрос, где же именно проходит «экономический коридор Шелкового пути»? Рассмотрим 5 субрегионов. «Экономический коридор Шелкового пути» начинается с Китая, а затем делится на 5 субрегионов. Во-первых, пять стран в Центральной Азии, включая Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан. Эти страны соприкасаются с западной границей Китая, имеют сухопутные пути друг с другом. Эти страны являются поставщиками энергетических и природных ресурсов для Китая, а так же ключевым рынком для сбыта продукции и вложения инвестиций.

Во-вторых, Иран, Ирак, Иордания, Сирия, Саудовская Аравия, Турция и другие страны в Западной Азии. Эти страны по большой части опираются на производство и экспорт нефтегазовых ресурсов и отличаются относительно развитым энергетическим сектором экономики. В-третьих, Азербайджан, Грузия, Армения на Кавказе и Украина, Беларусь, Молдова в Восточной Европе. Эти страны расположены около границы Европы и Азии, у них развитая, но относительно односторонняя структура экономики.

В-четвертых, Россия частично расположена на Шелковом пути, она также является составляющей частью данного экономического коридора. Однако Россия сама является самостоятельным региональным центром, и к тому же

<sup>4</sup> Проект «Один пояс, один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок –2017. – режим доступа: <https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivnye-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proektom>. – Дата обращения: 21.12.2023.



имеет тесные связи с Центральной Азией, Кавказом и Западной Азией, где имеет особое влияние.

В-пятых, Афганистан, Пакистан и Индия. У этих стран имеется центральная зона «экономического коридора Шелкового пути» - а именно является центрально азиатским регионом и их будущее активное развитие, тесно зависит от поведения Афганистана. Допустим, если в Афганистане будет тихо и спокойно, то повысятся темпы экономического сотрудничества трех стран с Центральной Азией, а в противном случае отношения между ними могут попасть в затруднительное положение на долгое время, и будет достаточно сложно присоединиться или сотрудничать с другими странами.

«Морской Шелковый путь XXI» необходим Китаю для сбыта продукции в страны ЕС, потому что как показывает статистика, на морские перевозки приходится более 64% всех перевозок между Китаем и ЕС. Например, в 2018 году товарообмен достиг максимума за последние 10 лет, не смотря на дистанцию 8 тысяч км между ЕС и КНР, они используют длинный морской путь.



Кроме этого между ЕС и Китаем большая разница в товарообмене, потому что ЕС импортирует значительно больше объема товаров, чем экспортируют. Другой стратегический шаг проекта покупка Европейских портов, например греческий порт Пирей – занимает третье место по величине среди портов в Средиземном море, один из 10 наиболее эффективных в Европе. В добавок к этому этот порт достаточно активно развивается, потому что он стратегически необходим Китаю. Такое активное развитие во многом связано с работой компании China Ocean Shipping Company (COSCO). Стратегическая задача COSCO-превратить порт Пирей в южные ворота Европы для ускорения перевозок между Поднебесной и Евросоюзом. В 2016 году COSCO Shipping приобрела 67% акций порта и в августе официально полностью выкупила и взяла под контроль порт Пирей. За успехом порта Пирей стоит продуманная бизнес-модель превращения его в крупный перевалочный морской узел для грузов для государств Восточной Европы и Балканского полуострова, не



имеющих выхода к морю. В стремлении расширить свое влияние в Европе, компании КНР не ограничиваются ее южной частью. С 2000 года китайские компании приобрели доли примерно в 15 портах Европы, которые в совокупности обрабатывают более 10% контейнерных перевозок между Китаем и Европой.<sup>5</sup> [1]

Не смотря на все положительные аспекты инициативы ОПОП, на сегодняшний день существует уже несколько примеров, когда КНР использует этот проект для получения собственной выгоды и доступа к более дешевым товарам. По большой части власти Китая предоставляют достаточно кредитов властям других стран, которым необходима помощь в изменении инфраструктуры. В итоге эти страны как жертвы оказываются в долговой ловушке по воздействию со стороны Пекина. Несомненно, предоставление кредитов для проектной и инфраструктурной работы, в этом нет ничего плохого, но, к сожалению, по большой степени вложения КНР в проекты в других стран чаще всего направлены не для поддержания местной экономики, а для получения Китаем доступа к природным ресурсам, рынкам с оптимальной ценой и качественных товаров. Другим немало важным пунктом является то, что по большой части Китай сам отправляет своих рабочих и строителей для сокращения и минимизации числа создаваемых новых рабочих мест в зарубежных проектах или же в улучшении инфраструктуры. В результате чего некоторые проекты, которые были полностью завершены, оказались весьма убыточными. Например, международный аэропорт Mattala Rajapaksa открылся в 2013 году в Шри-Ланке недалеко от города Хамбантота, в итоге не оказался востребованным и прибыльным. Соответственно и новый порт в пакистанском городе оказался не эффективным. Однако все эти проекты были полностью реализованы со стороны Китая, так как надо. Тем не менее, кажется то, что для Китая более выгодно то, что эти проекты не столь прибыльны, потому что чем сильнее долговое бремя перед КНР малых стран, тем сильнее рычаг давления Пекина. Китай уже воспользовался сложившейся ситуацией и вынудил Лаос, Камбоджу, и Таиланд заблокировать создание единой позиции стран АСЕАН против КНР по вопросу его территориальных претензий в Южно-Китайском море.

Таким образом, некоторые страны, которые не способны расплатится с долгом, обязаны продавать свою долю в проектах которые совместно, ведутся или же передавать управление китайским государственным компаниям. Учитывая тот факт, что в Китае высокий риск вложения, то КНР в январе 2017 года решается заключить с Непалом договор о конструкции еще одной новой

<sup>5</sup> Где именно проходит «экономический коридор Шелкового пути». – 2013. – режим доступа: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-10/24/content\\_30273750.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-10/24/content_30273750.htm). – Дата обращения: 24.12.2023.



дамбы, но более 75% которой будет принадлежать китайской государственной корпорации под названием Three Gorges Corporation.

Несмотря на всю эту ситуацию, Китай более тщательно предпринимает шаги, чтобы страны точно не смогли избежать выполнения своих долговых обязанностей. Так как когда страны предлагают перенести сроки по выплате долгов, то в этом случае они взамен требуют подписания новых контрактов и проектов, в результате чего их кредитный кризис является непреходящим. Таким образом КНР простил Камбодже долг в размере 90 млн \$ лишь только в обмен на заключения новых более крупных договоров в 2016 году. Вся эта ситуация только подтверждает то, что КНР действует исключительно в своих интересах и идею о том, что после финансирования им выгоднее, что проект стал убыточным или же не востребованным.<sup>6</sup> [3]

Выводы и дальнейшие перспективы:

В заключение, рассмотрев цели, задачи, сухопутные и морские маршруты проекта, включая Шелковый и Морской путь XXI века. В добавок к этому были рассмотрены некоторые работы, в которых у людей разные мнения насчет проекта который связан по большой части с КНР. Китай продвигает этот проект по двум главным причинам, первое равномерное развитие региона, а вторая причина это рынок сбыта для собственной продукции.

Опираясь на эту информацию можно сделать следующий вывод проект «Один пояс – Один путь» сомнителен потому, что с одной стороны они могут помочь слабо развитым странам улучшить инфраструктуру и экономику, но в тоже время существует опасность попадания в долговую ловушку, из-за которой Китай требует часть крупных проектов или же часть территории.

Существует риск того, что может развиться экономическая структура, когда у Китая будет больше влияния и другие страны буду зависимы от этой инициативы.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

- 1) Где именно проходит «экономический коридор Шелкового пути». – 2013. – режим доступа: [http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-10/24/content\\_30273750.htm](http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-10/24/content_30273750.htm). – Дата обращения: 24.12.2023.
- 2) Инициатива Китая "Один пояс – Один путь" будет дополнительно конкретизирована в 2017 году. – 2016. – режим доступа: [http://asiarussia.ru/news/14695/..](http://asiarussia.ru/news/14695/) – Дата обращения: 07.12.2023.

<sup>6</sup> КНР добивается своих целей с помощью «долговых ловушек» — The Strategist. – 2017. – режим доступа: <https://regnum.ru/article/2230426>. – Дата обращения: 29.12.2023.



3) КНР добивается своих целей с помощью «долговых ловушек» — The Strategist. – 2017. – режим доступа: <https://regnum.ru/article/2230426>. – Дата обращения: 29.12.2023.

4) «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века». – 2015. – режим доступа: [http://www.riatr.ru/2015/3/Russia\\_and\\_ATR\\_2015-3\\_255-270.pdf](http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf). – Дата обращения: 13.12.2023.

5) Проект «Один пояс, один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок. – 2017. – режим доступа:

<https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/>. – Дата обращения: 21.12.2023.

6) Пименова А.О. «Один пояс – один путь» как глобальный экономический проект Китая. – г. Волгоград. – 2020. – режим доступа: <file:///C:/Users/User/Downloads/odin-poyas-odin-put-kak-globalnyy-ekonomicheskiy-proekt-kitaya.pdf>. – Дата обращения: 27.11.2023.

7) Работа Александра Лосева «Пояса и пути» Китай выстраивает вокруг себя новый экономический порядок. – 2016. – режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/economics/blogs/2016/01/18/624396-poyasa-puti-kitai-ekonomicheskii-poryadok>. – Дата обращения: 16.12.2023.